Rok VI Warszawa, lipiec 1925 roku № 7.

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE poświęcone SPRAWOM MASZYNISTÓW i KOLEJNICTWU.

Wychodzi raz w miesiącu każdego 1

W JEDNOŚCI SIŁA!

Członkowie otrzymują pismo bezpłatnie.
RĘKOPISÓW nie zwraca się.
Anonimów nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń wedle umowy.

Maszyniści kolejowi łączcie się!

Redakcja i Administracja: Warszawa, Świętokrzyska 25 m. 12. Telefon 195-28.

Cena numeru 25 groszy.

KONTO CZEKOWE P. K. O. Nr. 3.585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

Przed VI-tym Walnym Zjazdem.

W dniach 21, 22, 23 i 24 lipca b. r. lipca b. r. odbędzie się w Katowicach VI-ty Walny Zjazd Zawodowego Związku Maszynistów. W dniach tych przyjdzie nam zamknąć ostatni okres naszej działalności oraz wytknąć cele i drogi na najbliższą przyszłość. Delegaci Kół, reprezentanci szerokiej masy członków, dla których i z powodu których Związek istnieje i działa, wypowiedzą swoją wolę, wyrażą opinję, wytkną kierunek przyszłej działalności Związku.

VI-ty Walny Zjazd Delegatów zbiera się w chwili kiedy kolejnictwo polskie stoi w przededniu rozstrzygnięć bardzo doniosłych, rozstrzygnięć o wadze zasadniczej dla ogółu pracowników tego olbrzymiego przedsiębiorstwa. Z końcem ubiegłego roku wydał Rząd na podstawie t. zw. ustawy o pełnomocnictwach rozporządzenie o organizacji przedsiębiorstwa kolei państwowych. Rozporządzenie to wprowadzało takie zasadnicze zmiany w dotychczasowym stanie, tak głęboko dotykało praw, obowiązków i stosunku pracowników do swego pracodawcy tak wreszcie było niejasne, tak pełne luk, niedopowiedzeń i tak niebezpieczne dla pracowników, iż Związki pracowników kolejowych nie uzyskawszy wyjaśnienia ze strony Ministerstwa kolei, co do znaczenia poszczególnych przepisów rozporządzenia, zmuszone były oświadczyć swój stanowczy i niedwuznaczny protest przeciwko wprowadzeniu w życie tego rozporządzenia. Sejm zainteresowany tą akcją i tem stanowiskiem związków, rozpatrzył treść rozporządzenia i na mocy uchwały Komisji komunikacyjnej zawiesił czasowo jego ważność. W czasie najbliższym przystąpi do wprowadzenia w treść rozporządzenia zmian i poprawek. Jakie będą te zmiany? Jakie poprawki? Jak będzie wyglądać organizacja kolejnictwa, ustalona przez Sejm?.. Wszystko to jest tajemnicą, wszystko zagadką. Zasady organizacji kolejnictwa które tworzyć, kształtować się będą w atmosferze waśni i sporów partyjnych, w przypadkowości nastrojów, kompromisów, posunięć i szachowań politycznych — zaciężą całą powagą swojego znaczenia, przedewszystkiem na wprost i bezpośrednio zainteresowanym pracowniku kolejowym. A pracownik ten nie wie nic o treści przyszłych postanowień sejmowych, tak, jak nie wiedział nic o wypracowanem w tajemnicy rozporządzeniu Rządu.

Od treści ustawy o organizacji kolejnictwa zależeć będzie jednak sposób i wysokość wynagrodzenia, forma i wysokość poborów emerytalnych, polityka personalna w kolejnictwie, jego zdolność rozwojowa, słowem, rzeczy ważne i poważne, zasady bytu i warunki pracy i płacy kolejarzy.

Oto jedna zagadka, jedno niebezpieczeństwo. Istnieje także i niebezpieczeństwo drugie, groźniejsze bodaj i poważniejsze od poprzedniego.

Po długich, 6-cioletnich, prawie boleściach przyszedł na świat projekt pragmatyki, bodajże 6-ty już z rzędu. Pod koniec roku ubiegłego doręczony został Związkom, które skupiwszy się w blok, zredagowały poprawki, ustaliły swój punkt widzenia. Oto w chwili obecnej toczą się narady Związków z przedstawicielami Ministerstwa nad ostatecznem, ustaleniem tekstu projektu. Praca idzie po grudzie. Niema zgody na rzeczy zasadnicze i najważniejsze, narady toczą się żółwim krokiem, o porozumienie w rzeczach najważniejszych, bardzo trudno. I już tutaj w pierwszem studjum pracy nad pragmatyką, na jej treści ryją swoje ślady łamańce kompromisów, wzajemnych ustępstw i t. d. Co będzie dalej, co będzie potem? Pragmatyka pójdzie do konsultacji prawnej, do Rady Ministrów, do Sejmu, do komisyj, na plenum, do Senatu i z powrotem do Sejmu. Któż zdoła powiedzieć jakie będzie zawierała postanowienia? Kto potrafi odgadnąć jej treść, przewidzieć jej postanowienia?..

Nad krajem naszym, nad naszem życiem państwowem cięży od szeregu miesięcy zmora przesilenia gospodarczego. Przybiera ono już formy chroniczne, staje się chorobą przewlekłą, niszczącą i pożerającą nasze fundusze, nasz dobrobyt, dezorganizującą nasze życie gospodarcze. Zrównoważenie budżetu wymaga od kolejnictwa samowystarczalności, wymaga pokrywania wydatków własnymi dochodami. Tymczasem zastój w produkcji, zmniejszenie wywozu, martwota na rynkach handlowych, powodują zmniejszanie ruchu, podważają przewidywania budżetowe, zmuszają do oszczędności, redukcji, uszczuplania poborów głównych i ubocznych. Skoro dodamy do tej sytuacji bezwzględną złą wolę organów administracji, które spychają cały ciężar oszczędnościowej gospodarki na barki pracownika, skoro przyjrzymy się praktyce hołdującej robieniu oszczędności w tempie wyścigowem, na koszt najbiedniejszych z biednych, skoro przemyślimy cały perfidny system remuneracji, premji, odszkodowań i tym podobnych sposobów łupienia ze skóry pracowników — przyjdzie nam stwierdzić, iż sytuacja nie jest bynajmniej różową, że kryje w sobie poważne niebezpieczeństwa, poważne a groźne dla pracowników możliwości.

Szereg spraw o znaczeniu ogólnem rozstrzygnięty został na wyraźną niekorzyść pracowników. Wspomnimy choćby sprawę pomocy lekarskiej. Inny szereg czeka na załatwienie, które nie odbędzie się ani łatwo, ani spokojnie, ani bez przykrych niespodzianek. Wskazujemy na t. zw. „zaszeregowanie“ t. j. ostateczne ustalenie

grup uposażeniowych czy to w ramach obecnej ustawy, czy też w ramach specjalnego rozporządzenia o wynagrodzeniu pracowników przedsiębiorstwa kolejowego.

Przeciwko maszynistom rozpętała się w czasach ostatnich nieprzebierającą w środkach i argumentach kampanja, zmierzająca do uszczuplenia ich poborów ubocznych. Puszczono nagonkę w wielu miejscach równocześnie. Zagrały na całej linji ogary. Obok potężnych głosów reprezentantów Rządu, Najwyższej Izby Kontroli i stronnictw sejmowych, dały się słyszeć statystyczne głosy ze strony inżynierów kolejowych, i cienkie, echowe ujadanie organistów poznańskich na łamach czasopisma „Żuka". Poszła w ruch cała prasa narodowo-demokratyczna z warszawską „Gazetą Poranną" i krakowskim „Głosem Narodu" na czele. W Ministerstwie Kolei smażył się i fermentował projekt uszczuplenia poborów godzinowo-kilometrowych. Wbrew zapewnieniom ze strony „czynników miarodajnych", wbrew aż do podziwu chętnym i skorym zaprzeczeniom niektórych, wprost nieinteresowanych Związków projekt taki istnieje i wyjdzie w chwili stosownej na światło dzienne.

Parszywe owce, rycerze jaknajwiększych zarobków swojem postępowaniem, ustawicznem gwałceniem 8-miogodzinnego dnia pracy, sami dają nagonce ważkie atuty, ciężkie pociski przeciwko samym sobie, przeciwko ogółowi maszynistów.

Niechcemy być krukami, kraczącymi złowróżbnie. Niechcemy tem więcej bawić się w proroków. W trosce jednakże o losy i dolę naszych członków musimy dać wyraz naszemu głębokiemu przekonaniu, iż przyjdzie nam w najbliższej może przyszłości stoczyć walkę, ciężką i niepewną. Będziemy bowiem walczyć sami, odosobnieni, na własne siły zdani. Wszakże i nasi współpracownicy kolejarze i oni właśnie najpierwsi rzucać nam będą kamienie pod nogi.

Krótki to tylko szkic, pobieżne nakreślenie sytuacji, fragmentarycznie wskazanie zadań przyszłości.

A jednak już z tych słów kilku widać z całą jasnością i wyrazistością cały ogrom pracy, czekającaj nas w najbliższej przyszłości. Mamy do spełnienia pracę olbrzymią, stoimy wobec zadań jakich nigdy przedtem nie rozwiązywaliśmy i jakich zapewne nigdy już potem rozwiązywać nie będziemy. Czeka nas trud nadludzki wprost, jeżeli zechcemy godnie spełnić nasze zadanie jeżeli wobec naszych członków teraźniejszych i przyszłych mamy stanąć z czołem odkrytem z przeświadczeniem, iż dobrze zasłużyliśmy się ich sprawie.

Do spełnienia tych zadań, do poniesienia tego herkulesowego trudu potrzeba nam siły. Siła ta w nas samych leży. Stanowimy potęgę ze względu na olbrzymią doniosłość naszych funkcji nietylko już w kolejnictwie ale i w całym organizmie gospodarczego życia, ze względu na to, że jesteśmy na szerszą skalę nie do zastąpienia. Ale tę siłę, tę potęgę stanowimy wszyscy razem tylko. Pojedyńczo jesteśmy bezsilni, bezradni, zdani na łaskę i niełaskę czynników potężnych a wrogich.

Ale nie wystarcza zgromadzić się razem. Nie wystarcza skupić się w masę, nie wystarcza stanąć ramię przy ramieniu. Skupionym siłom musimy nadać kierunek, musimy je zorganizować, musimy je ująć w karby związkowej dyscypliny, musimy je natchnąć duchem bojowym — słowem musimy z bezwładnej masy energji wytworzyć organizm zdolny do odporu, do walki, potężny solidarnością i sprawny w działaniu.

Nie czas też a może i nie miejsce składać rachunek sumienia z naszych bolączek, braków i niedomagań organizacyjnych. W roku ostatnim niewątpliwie skonsolidowaliśmy się, rozwinęliśmy się i stanęliśmy na mocniejszych niż dotąd podstawach. Wzrósł wybitnie przedewszystkiem poziom naszych wystąpień, wzrosło skutkiem tego nasze znaczenie. Zyskaliśmy wiele także w naszem własnem organizacyjnem wnętrzu. Daleko nam jednak nietylko już do ideału ale i do poprawności. Jeszcze są całe połacie kraju tonące w ciemnocie i nieuświadomieniu, jeszcze są setki i tysiące które nierozumieją potrzeby organizacji, jeszcze, są setki i tysiące biernych i owczym pędem chodzących maszynistów, jeszcze się tu i owdzie całuje się po rękach p. Naczelników, jeszcze się tchórzy przed pałami, jeszcze się czapką papką i solą, wódeczką i piwkiem „załatwia" sprawy związkowe. Jeszcze te i owe ośrodki wszyscy są żerowiskiem dla karjerowiczów, jeszcze tu i owdzie panuje strach i obawa, jeszcze nie wszędzie jest ofiarność do walki i zwycięstwa niezbędna. Jeszcze w nas pokutuje, jako przekleństwo przeszłości, separatyzm dzielnicowy, jeszcze urządzamy dzielnicowe zjazdy, wymierzone przeciwko naczelnym władzom Związku. Jeszcze nie rozumiemy, że sami sobą rządzimy i nie wiemy jeszcze, że łączy nas wspólny interes, wspólna dola, wspólna konieczność walki. Jeszcześmy nie wszyscy doróśli do tego aby zrozumieć, iż wspólny interes nie jest interesem wszystkich bez wyjątku i każdego z osobna, iż jest on wypadkową, przeciętną poszczególnych interesów i, że Związek istnieje po to właśnie, aby temu właściwie i istotnie wspólnemu interesowi wyraz dawał nie zaś po to aby robił każdemu co jemu osobiście jest dogodnem i wygodnem. Jeszcze nie wszystkie mózgi i nie wszystkie dusze zrozumiały i wyczuły gdzie jest granica między prawdą a obłudą, jeszcze nie wszyscy umieją bystro rozróżnić prawdę od fałszu i nie wszyscy jeszcze mają odwagę przeciwstawić się zgubnym i zwodniczym wpływom przesądów, uprzedzeń, opinji i t. p.

Nie wolno nam na podobieństwo strusiów głów naszych chować w piasek w obliczu niebezpieczeństwa. Musimy zmierzyć nasze zadania i nasze siły, którymi zadania te przyjdzie nam wypełnić. A skoro okaże się ponad wszelką wątpliwość iż siły nasze nie są jeszcze dostateczne, winniśmy stanąć do pracy nad ich wzmocnieniem, nad ich skonsolidowaniem.

Lwia część tej pracy, ale i lwia część odpowiedzialności za losy związku, za warunki bytu maszynistów spadnie na barki VI-go Walnego Zjazdu. Trzeba będzie ustalić nowe, szersze, dokładniejsze a zarazem i elastyczniejsze ramy naszej organizacji związkowej. Przed Walnym Zjazdem znajdzie się sprawa uchwalenia nowego statutu. Oby zwyciężyło przekonanie, iż statut to nie załatwienie doraźnego interesu, to nie sprawa chęci lub niechęci do tej lub owej jednostki — ale, że jest to podstawa bytu i egzystencji związku na długie lata. Siła nasza w naszej organizacji spoczywa a statut to podstawa i warunek niezbędny do zorganizowania się. Nie wolno go zatem rozpatrywać pod wpływem sympatji czy antypatji do tych lub owych osób, nie wolno go rozpatrywać pod kątem widzenia dzielnicowych, okręgowych czy innych interesów. Należy w chwili jego uchwalania oderwać się myślą od wszystkich spraw osobistych, osobistych porachunków, ambicyj, pragnień i pożądań. O związek i o jego dobro chodzi, ba nawet o jego egzystencję. Oby też myśl ta była wyłączną troską, wyłącznym celem, wyłączną miarą sądów i rozstrzygnięć.

W interesie Związku leży aby był zdolny do działania aby funkcjonował sprawnie. Niezbędna jest do tego dyscyplina—władza. Władzę tę udzielić należy organom Związku. Władzy tej nie należy się lękać. Wszak od nas samych pochodzi. Wszak możemy dowolnie zmieniać i dobierać jednostki, którym władzę tę w ręce dajemy. Ale nie wolno zatopić egzekutywy w szerokich, ociężałych i niezdolnych do czynu radach, zjazdach i t. d. Nie wolno walczyć przeciw władzy samej, bo to nas zgubi, jak zgubiło ongi nasz naród, jak stworzyło dzisiaj tysiączne trudności w naszym ustroju państwowym. Jeżeli chcemy abyśmy się zorganizowali należycie i rozwijali pomyślnie, jeżeli chcemy abyśmy stali się zdolni

do spełnienia ciężkich naszych zadań, musimy ludziom pozwolić działać, musimy im dać władzę i nałożyć na nich odpowiedzialność za jej sprawowanie.

Zjazd nadać musi Związkowi kierownictwo na okres najbliższy. Musi wybrać kierowników, sterników nawy związkowej. Dewizą być mu winno: właściwi ludzie na właściwych miejscach. Kierownictwo to dostać się musi ludziom wyrobionym życiowo i organizacyjnie, energicznym i zdecydowanym a równocześnie rozważnym i wytrawnym. Pod grozą niepowetowanej klęski dla Związku nie wolno wyborów dokonywać w imię porachunków osobistych, w imię rachub indywidualnych, dla zadowolenia swojej czy obcej ambicji, dla dania upustu osobistej urazie czy niechęci. Muszą to być ludzie którzy udźwignąć potrafią olbrzymi ciężar zadań, czekających Związek w przyszłości najbliższej. I obojętne gdzie się ci ludzie znajdą, w stolicy czy na partykularzu w pięciu różnych czy w jednej i tej samej miejscowości, wybrać ich należy dla ich osobistych zalet, dla ich wartości dla Związku bez względu na klucze dzielnicowe i partyjne.

Pamiętać należy, iż ludziom tym według wszelkich przewidywań przyjdzie rozpocząć walkę, przyjdzie tą walką kierować. Mają być oni wodzami i sztabowcami Związku w walce o której mówiliśmy, iż będzie ciężką, trudną i niepewną. To też na ich osobiste bojowe i organizacyjne zalety należy w pierwszym rządzie zwrócić uwagę. Zdolność do szybkiej i stanowczej decyzji, odwaga i brak obawy przed odpowiedzialnością osobistą, winny ich cechować.

Winniśmy skorzystać z doświadczeń pamiętnego strajku listopadowego. Toczyliśmy walkę bez dowództwa, w niepewności i w chaosie bo nasze kierownictwo ówczesne stchórzyło, było niezdecydowane, wahające się, dwulicowe. I tylko przypadkowe wmieszanie się innych od nas niezależnych i nie w naszym interesie działających czynników uchroniło nas od pewnej i dotkliwej klęski. Nie wolno nam powtarzać błędów przeszłości. Jeżeli chcemy nasze prawa utrzymać, jeżeli nie chcemy pozwolić na zgnębienie maszynistów—na czele Zwiazku postawić musimy ludzi zdolnych do czynu, śmiałych i zdecydowanych. Nie wiadomo ani nam, ani nikomu, czy nie przyjdzie nam chwycić się ostatecznego środka t. j. strajku. Pod tym kątem widzenia z myślą o tych ewentualnościach, powinniśmy wybierać kierowników. W wyborze środowiska, do którego mamy zbliżyć się czy wstąpić, decydować winien wyłącznie interes Związku. Tam powinniśmy być gdzie nasza największa korzyść, gdzie znajdziemy ochronę i poparcie. Politykierstwo stojące na usługach ambicji naszych domorosłych, zapoznanych genjuszów, winno być wyplenione jako chwast szkodliwy i trujący.

Zjazd uchwalić musi dyrektywy, wskazówki, rezolucje. Sprawa to ważna bo decyduje o kierunku działalności, o polityce związkowej, bo jest źródłem rozstrzygnięć, wytyczną dla całej akcji organów Związku. Zapatrywania Zjazdu ustalone być winny po głębokiej i dojrzałej rozwadze, poważnie i rozważnie a stanowczo. Nie po to Zjazd się odbywa aby ten i ów którego język świerzbi, mógł się wygadać dowoli. Nie po to także aby się gubił i topił w powodzi słów, lokalnych boleści i osobistych animozyj. I nie po to również aby był terenem osobistych walk i porachunków. Ale po to aby skoncentrował i wydobył na jaw, na światło dzienne potrzeby członków, aby im dał wyraz, aby wyznaczył cele i ustalił środki do celów tych wiodące aby ustalił i ogłosił poglądy maszynistów na wszystkie żywotne i aktualne problemy, które nam ciężkie i żmudne nasze życie, twarda i pracowita dola nasuwa. Niechajże pamięta iż jest najwyższą i suwerenną władzą Związku, że w jego ręku spoczywają losy członków. Że o tych członkach o ich bycie i dobrobycie o ich egzystencji a nie o interesikach poszczególnych delegatów ma radzić...

W głębokiej trosce o dobro Związku pisaliśmy te słowa. Oby się stały choć po części przyczyną dobrych i pomyślnych rezultatów obrad Zjazdu. Redakcja „Maszynisty" witając zebranie najwyższej władzy związkowej życzy VI-mu Walnemu Zjazdowi aby zadanie swe spełnił chlubnie i chwalebnie, aby obrady jego stały się zadatkiem lepszej przyszłości dla członków, etapem ważnym na drodze rozwoju wyzwolenia klasy pracującej. Dobro zaś Związku niech mu najwyższem prawem będzie?

Prace nad pragmatyką służbową.

Rozpoczęte w maju prace nad ostatecznem uzgodnieniem tekstu pragmatyki prowadzone były intensywnie przez cały ubiegły miesiąc. Na konferencjach z reprezentantami Ministerstwa Kolei przedstawiciele związków omówili już wszystkie artykuły pragmatyki. Nie wszystkie jednak zostały ostatecznie uzgodnione. Przedewszystkiem nie został dotąd uzgodniony pierwszy i najważniejszy artykuł, który ma postanowić, którzy z pracowników kolejowych będą objęci pragmatyką. Zasadnicze stanowisko bloku Związków, sformułowane w poprawkach do projektu pragmatyki wyrażało się w postanowieniu, iż pragmatyka obejmować powinna wszystkich bez wyjątku pracowników kolejowych i tylko przy poszczególnych artykułach postanowić należy, które z nich nie mają się odnosić do pracowników próbnych i sezonowych. Związki wychodziły tutaj z założenia, iż niema uzasadnionego powodu do tego aby pracownicy stale zatrudnieni w kolejnictwie dzielić się mieli na etatowych i stało-dziennych względnie na funkcjonarjuszów kolejowych i pracowników stałych.

Skoro bowiem kolej potrzebuje nieodzownie do normalnego funkcjonowania pewnej ilości pracownikow, stale zatrudnionych to wszyscy oni związani są z przedsiębiorstwem kolejowem jednakimi węzłami i wszyscy winni wobec tego mieć, zasadniczo biorąc, jednakie prawa i obowiązki.

Temu ujęciu sprawy przeciwstawili się jednak reprezentanci Ministerstwa jaknajbardziej stanowczo. Ministerstwo dąży bezwzględnie do utrzymania dotychczasowego stanu rzeczy. Chce podzielić pracowników kolejowych na t. zw. „funkcjonarjuszy", którzy odpowiadaliby dzisiejszym etatowym i posiadali pełne prawa i obowiązki, na pracowników t. zw. „stałych" którzy odpowiadaliby dzisiejszym stało-dziennym i wreszcie na pracowników próbnych, którzy byliby kandydatami na stanowiska etatowe i stałe. Tylko „funkcjonarjusze kolejowi" mieliby pełne prawa i obowiązki i do nich też pragmatyka odnosiłaby się w całości. „Stali" mieliby wszystkie obowiązki „funkcjonarjuszy" z praw zaś mieliby tylko nieznaczną część, przedewszystkiem zaś mogliby w każdej chwili być z pracy usunięci. Na jedno tylko ustępstwo chce się zgodzić Ministerstwo odnośnie do stałych. Oto gotowe jest zagwarantować im po 10-cio letniej nieprzerwanej pracy nieusuwalność w tym sensie, iż mogliby być usunięci tylko w tych wypadkach, w których jest to dopuszczalne w stosunku do „funkcjonarjuszy" t. j., naogół biorąc, jedynie w drodze postępowania dyscyplinarnego. Zresztą po upływie lat 5 dopuszcza M. K. rozwiązanie stosunku służbowego jedynie przez wypowiedzenie ze strony Dyrekcji i chce udzielać ustępującym odprawy, zależnej od ilości przesłużonych lat.

Związki nie mogły się oczywiście zgodzić na takie załatwienie sprawy, zwłaszcza iż pozostaje otwartą i zależną wyłącznie od administracji kwestja wagi zasadni-

czej: a mianowicie administracja drogą rozporządzenia musiałaby ustalić i to na podstawie swobodnego uznania, które stanowiska należeć mają do kategorji t. zw. „funkcjonarjuszy“ (etatowych).

Mogłoby się łatwo zdarzyć, co więcej można z całą ścisłością twierdzić już z góry, iż Ministerstwo postarałoby się tylko nieznaczny procent pracowników uznać za „funkcjonarjuszy“, resztę zaś stanowisk obsadzać „stałymi“, prowizorycznymi i kandydatami. W ten sposób pełnouprawnionych pracowników byłoby znikomo mało. Szerogi ogół, na którym spoczęłaby najważniejsza część pracy, składałby się ze „stałych“ i „próbnych“, obciążonych obowiązkami i pozbawionych wszelkich praw, usuwalnych pod każdym pozorem i za każdym kaprysem dowolnie i bez podania powodów, żyjących zatem w ustawicznej niepewności, zależnych od władzy i skrępowanych dotkliwie w swobodzie swoich ruchów i działania. Należy przypuszczać, że ten właśnie wzgląd jest przyczyną tego stanowiska, jakie zajęło Ministerstwo, choć głośno pozoruje się to innymi względami. Nie sposób zrozumieć jakie mogłyby być inne powody, skłaniające Ministerstwo do takiego stawiania kwestji. Ministerstwo nie może się wyzbyć pracowników zwanych obecnie „stałymi, dziennie płatnymi“. Nie może również wychodzić z założenia iż kolejnictwo nasze będzie się kurczyć, przeciwnie działać musi z myślą o tem, iż będzie się ono rozwijać, że zatem także i ilość pracowników będzie się zwiększać. Ponadto kolejnictwo zmuszone będzie mieć do czynienia z pracownikami zatrudnionymi stale; trudno bowiem przypuścić aby olbrzymia większość stanowisk w kolejnictwie, wymających przecież rutyny, wiedzy i wprawy ściśle zawodowej mogła być obsadzana przez pracowników czasowych, sezonowych zmieniających się co pewien czas. Dlaczegóż zatem Ministerstwo nie chce uznać tego, bijącego w oczy faktu, dlaczego nie chce poddać się tej niewątpliwej konieczności? Zdaniem naszem dlatego jedynie, aby mieć wolną rękę nie „wobec całych grup pracowników na wypadek reorganizacji“, bo nie może mieć miejsca taka reorganizacja, któraby uczyniła zbytecznymi np. zwrotniczych, maszynistów, czy choćby nawet ślusarzy kolejowych — ale wyłącznie i jedynie wobec każdego pojedyńczego pracownika z osobna. Pracownik bowiem etatowy czy też, jak chce Ministerstwo, „funkcjonarjusz“ mający gwarancję swojej egzystencji, usuwalny z nader nielicznymi względami jedynie w drodze postępowania dyscyplinarnego jest niewygodny dla administracji. Prawa i obowiązki jego reguluje ustawa, służą mu rozliczne środki do obrony tych praw. Nie pozwoli się zatem skrzywdzić i szykanować, nie pozwoli sobą pomiatać. Pracownik zaś stały będzie wprawdzie niewątpliwie w większości wypadków istotnie stałym, ale egzystencja jego zbudowaną będzie na piasku. W każdej chwili bowiem będzie mógł „wylecieć“ z kolei. Musi być zatem z konieczności potulny i uległy. Będzie można robić z nim co się spodoba administracji.

Trudno się dziwić zatem, iż Związki przeciwstawiają się temu z całą stanowczością. W ich rozumieniu pragmatyka winna polepszać dotychczasowy stan rzeczy. Wszakże na zmianę dotychczasowych stosunków czekają całe rzesze pracowników już od lat siedmiu. Nie wolno dopuścić ani do utrzymania obecnych skandalicznych stosunków ani też tem mniej nie wolno dopuścić do pogorszenia tego co jest. A przecież chyba nikt nie może mieć wątpliwości iż obecny projekt Ministerstwa pogarsza stan rzeczy wybitnie, przekreśla to nawet co kolejarze mieli u zaborców choćby tylko w zaborze austryjackim.

Z pośród wzorów z byłych państw zaborczych projekt Ministerjalny stara się recypować wzory najgorsze i najzacofańsze, a mianowicie wzory kolei prywatnych b. państwa rosyjskiego.

Z linji odzywają się już groźne pomruki. Sprawa istotnie jest ważna. Prawdopodobnie do porozumienia nie dojdzie, a na ten wypadek nie sposób przewidzieć rozwoju wypadków.

Przy sposobności omawiania 1-szego artykułu wyrwał się z własną koncepcją t. zw. „Z. U. K.“, to jest Związek urzędników kolejowych, opierający się przedewszystkiem na biuralistach z Wielkopolski. Reprezentanci tego Związku zażądali dla swoich członków miana urzędników i stosunku publiczno-prawnego nie troszcząc się zupełnie o losy reszty pracowników. Nie mamy miejsca na to, aby polemizować tutaj z mętnymi i fałszywymi argumentami wysuwanemi przez Zuków. Rozpoczęli oni agitację za pomocą wszystkich prawie pism prawicowych, zachowali się nader nielojalnie wobec bloku, którego byli członkami i usiłowali wytworzyć sztucznie przez namiętną agitację korzystne dla siebie nastroje wśród kolejarzy wielkopolskich. Argumenty ich prawniczo błędne i bezpodstawne, etycznie bardzo wątpliwej wartości nie zasługują na odparcie. Przeszło nad nimi do porządku również i M. K.

Oprócz artykułu 1-go nieuzgodniono jeszcze kilku artykułów w całości w kilkunastu zaś artykułach nie uzgodniono poszczególnych ustępów.

Obecnie blok Związku zajęty jest pracą nad przygotowaniem ostatecznych swoich decyzyj. Związki opracowują projekty redakcji art. 1 oraz reszty nieuzgodnionych artykułów, zaś w dniu 13 lipca rozpoczną się konferencje bloku celem ostatecznego sprecyzowania stanowiska i taktyki bloku.

Sytuacja jest poważną i grozi komplikacjami, zwłaszcza, iż nawet na wypadek uzgodnienia z Ministerstwem pragmatyka może przynieść niemożliwe do przyjęcia niespodzianki w Radzie ministrów, w Sejmie lub Senacie. Dlatego sprawa wymaga bacznej i wytężonej uwagi nie tylko Związków ale także i wszystkich bez wyjątku pracowników.

Oszczędzanie smarów — a jakość stopów łożyskowych.

W dziedzinie służby parowozowej w naszem kolejnictwie aktualną jest obecnie sprawa oszczędnego zużycia smarów do parowozów. Sprawą tą zajęliśmy się pobieżnie w poprzednim numerze „Maszynisty“. Oczywiście zdajemy sobie sprawę z tego iż należyte i wyczerpujące omówienie tej sprawy wymaga studjów, szeregu prób i doświadczeń. Dlatego przestrzegaliśmy administrację kolejową przed zbyt pośpiesznem, teoretycznem i papierowem rozstrzyganiem tej nader ważnej sprawy.

Obecnie sprobujemy oświetlić tą sprawę w związku z jakością stopów używanych do wytapiania łożysk, panewek i pierścieni dławnikowych. Kierujemy się przeświadczeniem iż skromne nasze uwagi, podyktowane doświadczeniem służbowem choć w słabej mierze przyczynią się do należytego zrozumienia i ujęcia kwestji.

Jakość stopów używanych do wytapiania łożysk jest sprawą ważną. Dobry stop, choćby nawet kosztowny jest oszczędnością. Jako przykład wskazujemy parowozy, które przybyły z Niemiec. Po roku i więcej pracy nie wymagają jeszcze ponownego wylewania łożysk i funkcjonują sprawnie. Zawdzięczają to doskonałej jakości stopów. Oszczędność dla administracji jest tutaj widoczna i niewątpliwa. Tymczasem zdaje się, iż niektóre lokalne organy naszej administracji kolejowej nie uświadomiły sobie jeszcze całej doniosłości zagadnienia. Pokutuje u nas jeszcze krótkozwroczna polityka robienia doraźnych oszczędności, której wynikiem dążenie

aby stop był jaknajtańszy a więc złożony z jaknajtańszych składników. W tych warunkach doraźna oszczędność jest właściwie dotkliwą stratą dla kolejnictwa, powoduje bowiem konieczność częstego wylewania łożysk co oczywiście kosztuje wielokrotnie drożej niż użycie stopu dobrego choćby był nawet drogi. Weszło wprawdzie w system poszukiwanie szkód z tego tytułu płynących na maszynistach, nakładanie na nich obowiązku „odszkodowania" za wytopienie łożyska. System ton jednak jest nieetycznym i zdrożnym; nie jest również w stanie zmniejszyć wydatnie strat z takiego postępowania płynących. Najczęściej maszynista ponosi konsekwencje nierozumnego postępowania administracji lokalnej.

Ponadto w gospodarce parowozowej panuje pod tym względem kompletny chaos. Istnieje wprawdzie rozporządzenie M. K. regulujące jakość i skład stopów ale rozporządzenie to nigdzie nie jest przestrzegane.

Poszczególne parowozownie mają swoje alchemiczne i tajemicze recepty na stopy, wypożyczają je sobie wzajemnie, czasem nawet uprawiają formalne szpiegowstwo dla zdobycia recept. Recepty te zmieniane są często. Naczelnicy, inżynierowie i werkmistrze probują i doświadczają na własną rękę, komponują stopy, zmieniają składniki. Rezultaty są niestety marne. Próby dokonywane na oko bez przyrządów, bez możności dokładnego badania, częstokroć bez dostatecznej fachowej wiedzy, doświadczenia i przygotowania są próbami bez wartości. W dodatku są dla ogółu bez wszelkiej korzyści. Ograniczają się do jednej parowozowni do jednego warsztatu.

Dla orjentacji podajemy receptę M. K. zawartą w Rozp. L. Dz. VI. 17414/23/22 z dnia 27. I. 1923 i przekonani jesteśmy na podstawie doświadczenia, iż nigdzie prawie recepta nie jest przestrzegana:

Skład chemiczny i zastosowanie babitu marki IX.

Marka	Rodzaj	Gatunek	Miedzi	Miedzi łącz. 3,5%	Cyny	Cynku	Ołowiu	Antymonu	Zastosowanie
IX/1	Metal biały	parowozowy	5,6	—	83,3	—	—	11,1	Do parowozów pośpiesznych, wylanie panewek, prowadników i wykładów.
IX/2	Metal biały	parowozowy	2	—	42	—	40	16	Do parowozów towarowych i przetokowych i do wagonów pulmanowskich 4 osiowych.
IX/3	Metal biały	wagonowy	—	—	14	—	65	21	Wylanie panewek wagonów osobowych.
IX/4	Metal biały	wagonowy	—	—	5	—	80	15	Wylanie panewek wagonów towarowych
XI/5	Metal biały	dławnikowy	—	—	—	—	85	15	Pierścienie uszczelniające dławników.

Nie mamy podstaw a zresztą niema i zamiaru wdawać się w ocenę składu chemicznego stopów, stosowanych do wylewania łożysk w kolejnictwie. Pragnęlibyśmy zaznaczyć jedno tylko. Naszem zdaniem studja nad tą kwestją prowadzone być winny przez Ministerstwo, w sposób naukowy i ścisły a rezultaty prób narzucone być powinny w formie nakazu poszczególnym parowozowniom z poleceniem ścisłego ich przestrzegania i zrównoczesnem zabronieniem wszelkiego dyletanckiego i lokalnego próbowania i doświadczania. Sądzimy iż leży to przedewszystkiem w interesie administracji kolejowej. Ponadto zaznaczyć musimy jedno jeszcze i to z całym naciskiem i odpowiedzialnością za to co piszemy. Naprawa taboru, zwłaszcza w warsztatach przy parowozowniach odbywa się niedbale a często i nieudolnie. Nie wchodzimy w to ile winy ponosi tutaj kierownictwo a ile personel wykonawczy, choć zdaje nam się, że odpowiedzialność całym ciężarem spada na kierownictwo. Tą niedbałość, lekceważenie i bagatelizowanie sprawy należy usunąć jaknajszybciej. Nie zawsze jest winien maszynista. Często winę ponosi ten właśnie który go za cudze winy ukarał. Jest to sprawa ważna i pierwszorzędnego znaczenia. Poddajemy ją pod uwagę Ministerstwa i czynników miarodajnych.

Gdyby nadzór w parowozowniach był należyty (a że takim nie jest—to może nam najlepiej wiadomo) oszczędzałoby się do 50% kosztów materjałów i robocizny. Wdzięczne pole do zastosowania gospodarki oszczędnościowej!

Sprawę stopów poruszyliśmy dlatego, iż łączy się ona bezpośrednio z oszczędnością smarów. Z praktycznego punktu widzenia stop powinien być dostatecznie podatny, ale i dostatecznie twardy. Gdy jest za miękki, nie ściera się równomiernie ale wygniata się. Powierzchnia łożyska wykazuje nierówności. Rowki, nacięte, celem doprowadzenia smaru, które przy dobrym stopie ścierają się tylko przy stopie złym, zagniatają się zupełnie. Można używać dowolnej ilości smaru i zmarnować go ile się chce — smarowanie jest bezskuteczne, gdyż smar nie może się przedostać na miejsce przeznaczenia. Ponadto powierzchnia tarcia zwiększa się. Rezultat nie trudny do przewidzenia. Łożysko zagrzewa i topi się, a winien maszynista, bo nie smarował należycie, choć zużył o wiele więcej smaru, niż to było konieczne.

Dobry stop daje zatem oszczędności nie tylko w materjałach używanych do stopów ale także i w smarach.

Nie sposób pominąć również innej sprawy nader ważnej, dla oszczędnego zużycia smarów.

Nie tajnem chyba jest administracji kolejowej, iż parowozy nasze znajdują się w poważnej ilości w stanie opłakanym. Wszystkie prawie oliwiarki na ekscentrykach, na korbach i wiązarach są nieszczelne, panwie blokowe są popękane, tak, iż po 2 godzinach pracy na przetoku smaru już nie ma w oliwiarkach. Panwie wiązarowe i korbowe nigdzie prawie nie są zabezpieczone filcem, a smar zwłaszcza w miesiącach letnich przecieka przez nie swobodnie i marnuje się. Administracja nie zwraca uwagi na zażalenia maszynistów, zwłaszcza wówczas, gdy dany parowóz ma za parę miesięcy pójść do głównej naprawy. Ale normy smarów są jednakie i dla złych i dla dobrych parowozów. Czy to nie grzeszy brakiem logiki, czy to jest sprawiedliwe? Nie sztuka oznaczyć normę i karać za jej przekroczenie Sztuka jest wyznaczoną ilością smarów prowadzić parowóz i nie wytopić łożysk. Przeważnie jednak nie jest to już sztuką, ale niepodobieństwem.

W Dyrekcji warszawskiej prowadzi się na żądanie maszynistów próby zużycia smarów. Maszyniści-instruktorzy, skontatowawszyistotny stan rzeczy, radzą wlewać do oliwiarek „tylko po naparstku smaru, bo większa ilość wyleje się na ziemię". Uważamy radę tą za nieporozumienie. Naparstkami smaru lać nie można, bo rezultatem jest zawsze zniszczenie parowozu, a za to maszynista odpowiada. Jeżeli administracja zdejmie z nas tą odpowiedzialność na czas prób i doświadczeń, na czas doprowadzenia wszystkich parowozów do należytego stanu, gotowi jesteśmy wlewać smar konewkami, naparstkami czy kropelkami, jak tego administracja

zażąda, Dopóki jesteśmy odpowiedzialni — zawsze dla nas będzie wart więcej parowóz, łożysko i sprawność ruchu, a nie smary, które zużyć musimy w ilości większej aniżeli jest to konieczne i to nie z naszej winy, ale wskutek złego stanu parowozów.

Ponadto podejrzywamy wysoce dobrą wiarę organów administracji, która nas usiłuje przekonać o konieczności oszczędzania smarów wtedy, kiedy odpowiedzialność na nas spoczywa. Znamy bowiem wypadki, że gdy idzie pociąg specjalny, tak popularnie zwana „ekstra", za którą i administracja czuje się odpowiedzialną, wówczas wydaje się smary nie na naparstki, ale na wiadra i każą smarować ile się zmieści, nie kierując się oszczędnością,

Sądzimy, że nie powiększa to zaufania do uroczystych deklamacji oszczędnościowych, któremi nas karmią codziennie.

Z ruchu związkowego.

Nasze wystąpienia i prace.

26/V. Konferencja w M. K. w sprawie pragmatyki.
27/V. Zebranie Koła miejsc. Warszawa - Główna z udziałem kol. Majlicha, Borkowskiego, Kuczkowskiego i Sommerfeldta.
27/V. Konferencja w M. K. w sprawie pragmatyki.
28/V. Konferencja w M. K.
29/V. " "
29/V. Interwenjowano w M. K. w sprawie rozkładu zajęć służbowych w parowozowni Kraków.
2/VI. Konferencja w M. K. w sprawie utworzenia zakładu ubezpieczeń dla pracowników kolejowych.
3/VI. Konferencja w M. K. w sprawie pragmatyki.
4/VI. " " " "
5/VI. " " " "
6/VI. " " " "
9/VI. Interwenjowano w M. K. w sprawie przywrócenia do służby zawieszonych w służbie kol. z Bydgoszczy.
9/VI. Konferencja bloku Związków w sprawie pragmatyki.
11 do 14/VI. Reprezentant Związku przysłuchiwał się obradom III kongresu Związków Zawodowych.
12/VI. Posiedzenie bloku w sprawie pragmatyki.
16/VI. Konferencja w M. K. w tej samej sprawie.
17/VI. " " "
25/VI. Zjazd Okręgowy w Poznaniu (kol. Majlich i Kuczkowski.)
30/VI. Zjazd dzielnicowy w Grudziądzu (kol. Majlich i Sommerfeldt).

Poświęcenie sztandaru Koła miejscowego w Sosnowcu.

W uzupełnieniu notatki, zamieszczonej w poprzednim numerze „Maszynisty" podajemy nazwiska rodziców chrzestnych sztandaru:

1) p. Stawska Lucyna — p. Inż Koralewicz Stanisł.
2) p. Czechowa Wincentyna — p. Inż. Pogorzelski Stanisław,
3) p. Stodołkiewiczowa Stefanja — p. Leszczyński Konstanty, Prezes Okręgowy Z. Z. M.
4) p. Chętkowska Anna—p. Szenk Józef, maszynista-instruktor.

Poświęcenie sztandaru Koła miejscowego Z. Z. M. w Kielcach.

Dnia 10 maja b. r. obchodziło Koło miejscowe Z. Z. M. w Kielcach uroczystość poświęcenia sztandaru, ufundowanego z dobrowolnych składek członków.

Specjalny pociąg przywiózł przedstawicieli władz i zaproszonych gości na miejsce uroczystości w parowozowni kieleckiej. Przedstawiciele Koła powitawszy gości udali się następnie do mieszkania prezesa Koła, gdzie przechowywano tymczasowo sztandar. Po powrocie ze sztandarem na miejsce uroczystości, nastąpiły przemówienia przedstawicieli władz i reprezentantów Związków kolejowych.

Następnie wszyscy uczestnicy uroczystości udali się w imponującym pochodzie do miejscowego kościoła parafjalnego, gdzie odbyła się ceremonja kościelna i wbijanie gwoździ pamiątkowych. Pochód poprzedzała orkiestra kolejowa z Lublina. W szeregach pochodu zauważyliśmy orkiestrę wojskową, harcerzy kieleckich, kolejową straż ogniową, oraz reprezentantów licznych związków i stowarzyszeń ze sztandarami.

U wejścia do kościoła oczekiwał p. Wojewoda kielecki oraz reprezentanci miejscowego duchowieństwa.

Po skończeniu uroczystości odbył się w salach Województwa obiad dla członków Koła i zaproszonych gości. W czasie obiadu wzniesiono stosowne toasty. W przemiłym nastroju obiad przeciągnął się do późna.

Zarząd Koła miejscowego poczuwa się do miłego obowiązku podziękować za pośrednictwem Redakcji „Maszynisty" wszystkim, którzy przez swoją obecność przyczynili się do uświetnienia uroczystości, wszczególności zaś p. Wojewodzie, Reprezentantom Dyrekcji i miejscowych władz kolejowych, przedstawicielom Związków i Delegacjom Kół miejscowych Z. Z. M. z Krakowa i Lublina a także orkiestrze kolejowej z Lublina, która ochotnie pośpieszyła na wezwanie Koła i oddała wielkie usługi.

Organizacja uroczystości spoczywała w rękach specjalnego komitetu, który wywiązał się ze swego zadania chlubnie i ku powszechnemu zadowoleniu.

Zjazd Okręgowy Z. Z. M. w Poznaniu.

Dnia 25 czerwca b. r. odbył się w Poznaniu zjazd delegatów poznańskiego okręgu Z. Z. M. Zjazdowi przewodniczył prezes okręgu poznańskiego kol. *Siadak*. Z ramienia Prezydjum Związku w Zjeździe wzięli udział kol. prezes *Majlich* i kol. sekretarz *Kuczkowski*.

Obrady zagaił kol. *Siadak* witając przybyłych na Zjazd członków Prezydjum Związku. Następnie kol. *Majlich* i *Kuczkowski* wygłosili obszerne referaty, w których omówili wyczerpująco wszystkie aktualne sprawy Związkowe. Z kolei kol. *Siadak* zdał sprawozdanie z swojej działalności na stanowisku prezesa okręgu za czas od ostatniego Zjazdu okręgowego.

Nad referatami kol. *Majlicha* i *Kuczkowskiego*, tudzież nad sprawozdaniem kol. *Siadaka* rozwinęła się długa i wyczerpująca dyskusja. W szczególności gorącą i namiętną dyskusję wywołała, poruszona przez kol. Majlicha sprawa przystąpienia Z. Z. M. do komisji klasowych związków zawodowych. W dyskusji tej przemawiali koledzy: *Burlaga* i *Doliński* z Poznania, *Dudka* z Rogóźna, *Nowicki* z Poznania, *Lubiński* z Gniezna, *Graff* z Inowrocławia, *Maciejewski* ze Skalmierzyc, *Janasek* z Gniezna, *Węgrzynowski* z Jarocina i wielu innych. Większość mówców opowiedziała się za stanowiskiem zajętem przez Prezydjum Związku.

Podnoszono również sprawę godzinowo-kilemetrowego oraz sprawę zwolnienia kol. *Siadaka* do prac związkowych.

Po zakończeniu dyskusji zabrał głos ponownie kol. *Majlich*, który sprostował szereg faktów mylnie lub nieściśle przytoczonych w dyskusji, polemizował z wywodami kilku mówców, udzielił wyczerpujących wyjaśnień we wszystkich sprawach, podnoszonych w czasie obrad.

Wreszcie Zjazd zajął się obradami nad przygotowaniem wniosków okręgu na walny Zjazd Delegatów.

Zjazd Okręgowy Z. Z. M. w Warszawie.

Dnia 3 czerwca b. r. odbył się w lokalu zarządu okręgowego warszawskiego Z. Z. M. przy ul. Chmielnej 110 zjazd prezesów kół miejscowych Z. Z. M. Dyrekcji warszawskiej. W zjeździe brali udział: z koła Warszawa Główna: kol. *Lisiewicz*, z koła Warszawa—Wschodnia kol. *Bolesławski*, z koła Warszawa—Gdańska kol. *Pietrzak*, z koła Warszawa — Wileńska kol. *Golecki*, z Koła Warszawa—Praga kol. *Skwirczyński*, z Koła Częstochowa kol. *Marszałek*, z koła Łazy kol. *Sado*, z Koła Sosnowiec kol. *Stawski* z Koła Kutno kol. *Zieliński*, z Koła Skierniewice kol. *Zabokrzycki*, z Koła Aleksandrów kol. *Oborski*, z Koła Ostrołęka kol. *Hoffman*.

Posiedzenie zagaił prezes Zarządu okręgowego kol. *Leszczyński* składając krótkie sprawozdanie ze swojej działalności. W przemówieniu swem poruszył i oświetlił wszystkie ważniejsze sprawy, których załatwianiem zajmował się Zarząd okręgowy w przeciągu ostatniej swojej kadencji. Obszerniej omówił sprawę nadmiernych zarobków tytułem godzinowo-kilometrowego, podkreślił wielką szkodliwość usiłowań, zdążających do złamania zasady 8-miogodzinnego dnia pracy i poważne niebezpieczeństwo, wynikające z praktyk, stosowanych w tym względzie w niektórych miejscach służbowych bez należytego sprzeciwu ze strony maszynistów zorganizowanych w Z. Z. M. Wezwał wobec tego prezesów kół miejscowych do zwracania bacznej uwagi na układanie turnusów służbowych i do przeciwstawiania się wszelkimi sposobami łamaniu 8-miogodzinnego dnia pracy.

Z kolei zabrał głos kol. *Borkowski*, wiceprezes Zarządu Okręgowego i wiceprezes Związku, który w obszernem przemówieniu zdał dokładne sprawozdanie z czynności Zarządu i sposobu rozwiązania spraw, które się nasunęły w czasie ostatniego okresu działalności Zarządu. Omówił przy tej sposobności: 1) sprawę godzinowo-kilometrowego, 2) sprawę umundurowania, 3) sprawę przystąpienia Z. Z. M. do Centralnej komisji klasowych Związków Zawodowych, 4) sprawę pragmatyki służbowej, 5) sprawę roku za półtora, 6) wreszcie sprawę ankiety, rozpisanej przez Zarząd Główny Związku.

Kol. *Jaworski* jako sekretarz i skarbnik okręgu przedstawił stan kasy i gospodarkę finansami okręgu, zdał również sprawę z czynności organizacyjnych i z działalności sekretarjatu okręgu.

W obszernej dyskusji która się wywiązała, zabierali głos wszyscy prawie uczestnicy Zjazdu.

W czasie przerwy obiadowej udała się delegacja Zjazdu do p. wiceprezesa Dyrekcji K. P. w Warszawie Fijałkowskiego, z którym konferowała o sprawie nadania etatów dla ślusarzy-kandydatów. W rezultacie konferencji p. prezes przyrzekł, iż dnia 1 lipca uzyska etaty pomocników II kl. około 80 ślusarzów-kandydatów Dyrekcji Warszawskiej.

Zjazd przyjął do wiadomości sprawozdanie ustępującego Zarządu i udzielił mu absolutorjum.

W rezultacie obrad stwierdzono celowość i właściwość akcji Zarządu i polecono mu trzymać się nadal dotychczasowej taktyki.

Z kolei przystąpił Zjazd do wyboru Prezydjum okręgu. W tajnem głosowaniu wybrani zostali:

Prezesem okręgu: kol. *Borkowski*.
Wiceprezesem — kol. *Leszczyński*.
Sekretarzem i skarbnikiem — kol. *Jaworski*.
Zastępcą sekretarza — kol. *Poszwiński*.

W wolnych wnioskach uchwalono między innymi wystąpić na Walnym Zjeździe z wnioskiem o rozszerzenie zapomogi pośmiertnej na wypadki śmierci żon członków oraz szereg wniosków o lokalnem znaczeniu. Wreszcie Zjazd uchwalił rezolucję następującej treści:

Zjazd okręgu warszawskiego Z. Z. M. stwierdził po wyczerpującej dyskusji, iż w niektórych parowozowniach okręgu, przedewszystkiem zaś w parowozowni Piotrków niektórzy maszyniści i członkowie Związku pełnią służbę powyżej normy, przewidzianej w ustawie o 8-miogodzinnym dniu pracy i uzyskają w ten sposób nadmierne zarobki tytułem godzinowo-kilometrowego. Zjazd stwierdza, iż postępowanie to godzi wprost w najżywotniejsze interesy ogółu maszynistów, naraża maszynistów na uszczuplenie ich dotychczasowych poborów, daje nieprzychylnej maszynistom opinji oraz władzom kolejowym ważne i doniosłe, choć w stosunku do szerokiego ogółu zupełnie bezpodstawne argumenty — Związkowi zaś utrudnia a nawet uniemożliwia obronę praw maszynistów.

Z tego powodu Zjazd potępia i piętnuje te jednostki, które wiedzione żądzą zarobku, działają świadomie na szkodę ogółu i wzywa wszystkich członków i wszystkie Koła miejscowe do bezwzględnego przeciwstawiania się praktykom, administracji, która zmusza maszynistów do gwałcenia obowiązujących ustaw, aby na tej podstawie ukuć broń przeciwko wysokości ich poborów!

Plenarne posiedzenie Zarządu Głównego.

W dniach 18 i 19 czerwca r. b, odbyło się ostatnie przed Walnym Zjazdem plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Z. Z. M.

W posiedzeniu wzięli udział wszyscy członkowie Zarządu Głównego, Komisji Rewizyjnej i Wydziału Wykonawczego Związku,

Na porządku dziennym obrad było ostateczne ustalenie daty i miejsca oraz porządku obrad Walnego Zjazdu Delegatów. Ponadto Zarząd Główny dyskutował wyczerpująco nad projekiem nowego statutu Związku i ustalił ostatecznie jego brzmienie. W formie uchwalonej przez Zarząd Główny będzie statut przedstawiony do decyzji Walnego Zjazdu Delegatów. Zarząd Główny ustalił również zasadnicze linje wytyczne dla sprawozdania z działalności, które będzie przedstawione Walnemu Zjazdowi, tudzież dla rezolucji w sprawach tyczących się związku.

Poruszono ponadto sprawę pragmatyki służbowej oraz szereg innych, bieżących spraw związkowych.

Z powodu wielkiej ilości spraw, prace Zarządu trwały przez dwa dni.

VI-ty Walny Zjazd Delegatów.

Tegoroczny Walny Zjazd Delegatów odbędzie się w dniach 21, 22, 23 i 24 lipca b. r. w Katowicach. Obrady odbywać się będą w sali Hotelu Plebiscytowego (dawniej „Deutsches Haus“) obok dworca głównego.

Program prac Zjazdu jest następujący:

Dnia 21 lipca godz. 11-ta.

1) Otwarcie Zjazdu.
2) Przemówienia powitalne.
3) Przyjęcie regulaminu obrad.
4) Wybór Prezydjum zjazdu.
5) Wybór Komisji mandatowej, wnioskowej, statutowej i komisji-matki.

Dnia 22 lipca godz. 9-ta:

1) Sprawozdanie Komisji mandatowej.
2) Sprawozdanie Zarządu głównego i Komisji rewizyjnej za czas od 11.VI 1924 r. do 20.VI 1925 r.

Dnia 23 lipca godz. 9-ta:

1) Zmiana statutu (sprawozdanie Komisji statutowej).
2) Sprawa budowy domu związkowego.
3) Wybór Prezydjum Związku i Komisji rewizyjnej.
4) Wolne wnioski.

Dnia 24 lipca
Zwiedzanie kopalń i fabryk górnośląskich.

Koła miejscowe wysyłają delegatów na Zjazd w myśl postanowień § 14 statutu Z. Z. M. Każde Koło miejscowe ma prawo wysłać jednego delegata. Koła liczące więcej jak 115 członków wysyłają 2 delegatów, koła liczące więcej jak 215 członków — 3 delegatów, koła liczące więcej jak 315 — 4 delegatów. Zarządy kół otrzymają wraz z niniejszym numerem „Maszynisty" stosowną ilość numerowanych i podpisanych przez Zarząd główny kart mandatowych. Delegatów w ilości określonej powyżej, wybiera Walne Zebranie Koła. Mandaty dla wybranych delegatów, winny być wypełnione nazwiskiem delegata, opieczętowane pieczęcią Koła, i zaopatrzone w podpisy prezesa i sekretarza Koła.

Delegaci zgłoszą się z tak wypełnionymi kartami mandatowymi do właściwych władz i uzyskają na ich podstawie urlopy i karty wolnej jazdy do Katowic i z powrotem. Na dworcu w Katowicach oczekiwać będą delegaci Koła miejscowego Z. Z. M., którzy kierować będą przyjeżdżających delegatów do biura informacyjnego, które mieścić się będzie w Hotelu Centralnym naprzeciw dworca kolejowego w Katowicach. Biuro informacyjne udzieli każdemu delegatowi informacji co do noclegów i obiadów. Kwatery dla delegatów będą przygotowane. Ponieważ część delegatów z konieczności pomieszczona będzie w wagonach osobowych przeto wskazanem jest przywiezienie ciepłego okrycia (koca).

Na salę obrad będą wpuszczeni wyłącznie delegaci zaopatrzeni w *kartę mandatową*. Głosowanie odbywa się przed podniesienie karty mandatowej w górę. Kto nie będzie mógł wylegitymować się kartą mandatową nie nie będzie brał udziału w pracach zjazdu. Należy zatem kart mandatowych troskliwie pilnować.

W pierwszym dniu Zjazdu zbiórka delegatów odbędzie się o *godz. 8.30 przed dworcem głównym.* Obrady rozpoczną się o godz. 11-tej.

W wypadku gdyby o tej porze nie zebrała się statutem wymagana liczba delegatów, odbędzie się o godz. 12-tej drugi Walny Zjazd, którego uchwały będą ważne bez względu na liczbę obecnych.

W drugim i trzecim dniu obrady rozpoczną się punktualnie o godz. 9-tej.

Porządek 4-go dnia (zwiedzanie kopalń i fabryk) będzie delegatom zakomunikowany na miejscu.

KRONIKA.

Zmiana mnożnej uposażeniowej i redukcja dodatku regulacyjnego. Z dniem 1 lipca Rząd przystąpił do wykonania uprawnień, wynikających z Art. 3 i 4 ustawy uposażeniowej.

W artykule 3-cim tej ustawy przyznano pracownikom t. zw. dodatek regulacyjny w wysokości 70 punktów. Dodatek ten określony został jako przejściowy, przyznany na okres sanacji skarbu i służyć miał do wyrównania tabeli płac, przewidzianej w ust. 1 art. 3 ustawy uposażeniowej. W zależności od wyników akcji sanacji skarbu dodatek ten ma ulegać redukcji po 10 punktów w okresach półrocznych (1 stycznia i 1 lipca) począwszy od terminu, który ustali Rada Ministrów.

Jednocześnie z redukcją dodatku regulacyjnego ma ulegać redukcji po 1 punkcie co pół roku dodatek rodzinny przewidziany w Art 4 Ustawy uposażeniowej, wynoszący dotąd jak wiadomo po 45 punktów dla każdego członka rodziny, jednakowóż tylko do czasu aż spadnie do wysokości 38 punktów, a więc tylko przez 7 półroczy.

Obecnie Rada Ministrów wyzyskując przysługujące jej upoważnienia, ustaliła termin rozpoczęcia redukcji na 1 lipca b. r. Jednocześnie jednak podniesiono mnożną z 40 punktów na 42. Stanowi to pewne nieznaczne podwyższenie poborów. Dla użytku członków podajemy przykładowo kilka obliczeń:

Grupa uposażenia XI (pomocnik II Kl.). Szczebel a. Pracownik samotny:

Dotychczas:	270	punktów	uposażenie zasadnicze.
	70	„	dodatek regulacyjny.
Razem	340	„	po 40 groszy=135 zł.
Obecnie:	270	„	uposażenie zasadnicze.
	60	„	zmniejszony regulacyjny.
Razem	330	„	po 42 grosze = 138,60 zł.

Grupa uposażenia X (pomocnik I Kl.). Szczebel b. Pracownik żonaty bezdzietny.

Dotychczas:	350	punktów	uposażenie.
	70	„	dodatek regulacyjny.
	45	„	„ rodzinny.
Razem	465	„	po 40 groszy=186 zł.
Obecnie:	350	„	uposażenie.
	60	„	dodatek regulacyjny.
	44	„	„ rodzinny.
Razem	454	„	po 42 grosze = 190,68 zł.

Grupa uposażenia IX (maszynista II Kl.). Szczebel a. Żonaty, 2 dzieci.

Dotychczas:	390	punktów	uposażenie.
	70	„	dodatek regulacyjny.
	135	„	„ rodzinny.
Razem	595	„	po 40 groszy=238 zł.
Obecnie:	390	„	uposażenie.
	60	„	dodatek regulacyjny.
	132	„	„ rodzinny.
Razem	582	„	po 42 grosze = 244,44 zł.

Grupa uposażenia VIII (maszynista I Klasy). Szczebel c. Żonaty, 3 dzieci.

Dotychczas:	560	punktów	uposażenie.
	70	„	dodatek regulacyjny.
	180	„	„ rodzinny.
Razem	810	„	po 40 groszy=324 zł.
Obecnie:	560	„	uposażenie.
	60	„	dodatek regulacyjny.
	178	„	„ rodzinny.
Razem	796	„	po 42 grosze = 334,32 zł.

Do cyfr powyższych dodać należy dla Warszawy 20% ($^1/_5$) dodatku stołecznego dla Kresów i Górnego Śląska 40% ($^2/_5$) dodatku kresowego.

Jak widzimy polepszenie nieznaczne. W dodatku jest to, zdaniem naszem, zarządzenie przedwczesne a skutkiem nieustalonych cen i poważnych wahań drożyzny niebezpieczne. Punkty bowiem straciliśmy nieodwołalnie, mnożną jednak ustala Rozp. Rady Ministrów co miesiąc na podstawie statystycznych obliczeń kosztów utrzymania, dokonywanych w sposób, wiele pozostawiający do życzenia. Nic nam też nie daje gwarancji iż mnożna będzie utrzymana w ustalonej obecnie wysokości. Owszem, możliwem jest, iż ulegnie zmniejszeniu a skutkiem tego zniżka poborów może być znaczna.

Punkt ciężkości zagadnienia i istota sprawy nie polegała też przynajmniej na chęci podwyższenia poborów pracowników państwowych. Chodziło zupełnie o co innego. Skala uposażeń przewidywała pewną rozpiętość, pewną różnicę w wysokości uposażeń pomiędzy grupami niższymi i wyższymi. Wyrażało się to stosunkiem 130 punktów w szczeblu a) grupy najniższej (XVI) do 2.600 punktów w grupie najwyższej. Dodatek regulacyjny jednaki dla wszystkich grup jednak zmniejszał do pewnego stopnia tę rozpiętość i niwelował różnice. Dla wyższych grup uposażenia był on dodatkiem procentowo nieznacznym, dla najniższych grup jednak stanowił około 50% uposażenia. Redukcja tego dodatku o 10 punktów wpływa tedy inaczej na wysokość wyna-

grodzenia pracowników grup wyższych, inaczej zaś na wysokość wynagrodzenia grup najniższych. Podczas gdy bowiem dla pracownika otrzymującego 1000 punktów stanowi to ubytek 1% dotychczas posiadanych punktów— to dla pracownika, pobierającego 200 punktów, ubytek wynosi 5%. W tym też stosunku nastąpiłoby zmniejszenie poborów gdyby mnożna nie uległa zmianie. Podniesienie mnożnej do wysokości 42 punktów zapobiega temu wprawdzie, temniemniej jednak wychodzi na korzyść głównie pracownikom grup wyższych, grupy zaś najniższe chroni conajwyżej od szkody i to nie zawsze, jak to się niżej okaże.

Przypatrzmy się jak oddziałało Rozporządzenie na pobory pracownika grupy XVI, szczebla a, a jak na pobory prezesa Rady Ministrów (grupa I).

Grupa XVI. Szczebel a. Pomocnik samotny.

Dotychczas:	130	punktów	uposażenie.
	70	„	dodatek regulacyjny.
Razem	200	„	po 42 grosze = 80 zł.
Obecnie:	130	„	uposażenie.
	60	„	dodatek regulacyjny.
Razem	190	„	po 42 grosze = 79,80 zł.

Grupa I. Obliczone dla samotnego.

Dotychczas:	2.600	punktów	uposażenie.
	70	„	dodatek regulacyjny.
Razem	2.670	„	po 40 groszy=1.067 zł.
Obecnie:	2.600	„	uposażenie
	60	„	dodatek regulacyjny.
Razem	2.660	„	po 42 grosze=1.117,20 zł.

Okazuje się wobec tego, iż pracownik najniższej grupy stracił na tym interesie 20 groszy czyli ¼% swoich dotychczasowych poborów. P. Prezes Grabski zaś, uzyskał podwyższenie dotychczasowych poborów o 4,67%. I nie tylko p. Prezes Grabski. Im wyższa grupa, a więc im większa liczba punktów, tym podwyżka stosunkowo większa. W grupie XVI, szczebel a jest strata. Grupa XVI, szczebel b nie zyskuje, ani nie traci. Dopiero grupa XVI, szczebel c, równy co do ilości punktów z grupą XV, szczebel a (150 punktów) zyskuje 20 groszy, a zysk ten zwiększa się stosunkowo w miarę wzrastania liczby punktów.

Na podstawie rozważań powyższych nie można oprzeć się wrażeniu, iż na obniżenie poborów najniższej grupy uposażeniowej, wogólności zaś na wprowadzenie już w chwili obecnej redukcji dodatku regulacyjnego jest jeszcze zawcześnie. Z naciskiem podkreślamy raz jeszcze, że zmniejszenie ilości punktów jest faktem trwałym. Punktów tych nie otrzymamy z powrotem. Natomiast podwyższenie mnożnej może być chwilowem tylko i nietrwałem, a ustawowo jest zależne od obliczeń statystycznych, do których na podstawie doświadczeń nie mamy zaufania.

Dlatego Rozporządzenie Rady Ministrów, które omawialiśmy powyżej, napawać musi pracowników państwowych poważną troską o wysokość przyszłych poborów.

Z Oddziału brzeskiego Dyr. Wileńskiej donoszą nam: W ostatnich czasach zarządził Oddział brzeski Dyr. Wileńskiej, ze względów oszczędnościowych zniesienie stanowisk zwrotniczych na całym szeregu zwrotnic, przy torach, prowadzących z parowozowni do składów węgla. Zwrotnice te mają być według rozkazów Oddziału brzeskiego obsługiwane przez drużynę parowozową,

Uważamy, iż taki sposób uzyskiwania oszczędności jest niewłaściwym, szkodliwym i nieracjonalnym. Pominąwszy już bowiem fakt, iż drużyny parowozowe, wracając do parowozowni po odbyciu podróży, dochodzącej częstokroć do 230 km., są zbyt przemęczone i skutkiem tego obsługiwanie czasem kilkunastu zwrotnic i konieczne w tym celu ustawicznie wchodzenie i schodzenie z parowozu jest dla tych drużyn nie małą udręką — istnieje ponadto jeszcze kwestja, jaki będzie stan tych zwrotnic po pewnym czasie, skoro nie będzie nikogo, ktoby odpowiadał za czystość i utrzymanie zwrotnic w należytym stanie i ktoby te zwrotnice doglądał. Zwracamy również uwagę na możliwość wypadków z ludźmi. Na niebezpieczeństwo narażeni będą zwłaszcza pomocnicy maszynistów tak w czasie zeskakiwania i wskakiwania na parowóz, co z konieczności musi się przeważnie odbywać w czasie biegu parowozów, jak też i w czasie koniecznego chodzenia po torach o ożywionym ruchu.

Sądzimy, iż zarządzenie to polega na nieporozumieniu i nie zostało dostatecznie przemyślane. W tej sprawie występujemy do Dyr. wileńskiej ze stosownem pismem.

Nieporządki na kolejach dojazdowych. — Z Myszyńca donoszą nam: Wydział kolejek dojazdowych nie wypłaca godzinowo-kilometrowego w czasie nakazanym w obowiązujących rozporządzeniach. Wiadomo bowiem, iż godzinowo-kilometrowe winno być wypłacane za ubiegły miesiąc w dniu 15 następnego miesiąca. Tymczasem kolejki dojazdowe otrzymały godzinowo-kilometrowe za styczeń i luty dopiero w dniu 1 kwietnia, za marzec w dniu 1 maja, za kwiecień zaś niewiadomo kiedy nastąpi wypłata. Zarząd kolejki nie umie, czy nie chce dać wyjaśnienia, spychając winę na Wydział Kolejek Dojazdowych.

Takież same skargi dochodzą nas z innych kolejek dojazdowych, n. p. z kolejki Miechów-Działoszyce i innych.

Również sprawa urlopów nie została tam dotąd ujęta należycie, mimo, iż dawno już ogłoszone zostało Rozporządzenie M. K. o urlopach, które pomiędzy pracownikami żadnych różnic nie czyni, i mimo, iż sezon urlopów dawno się już rozpoczął.

Wszystko to świadczy, iż w Wydziałach Kolejek Dojazdowych panują zasadnicze nieporządki, że panuje samowola, brak poszanowania dla obowiązujących rozporządzeń władz i autokracja jednostek. Wszystko to wychodzi na szkodę pracowników. Sprawą zajęliśmy się bliżej i wystąpimy w czasie najbliższym do właściwych czynników z żądaniem usunięcia niedomagań.

Jubileusz. *Kol. Apolinary Chmielewski,* maszynista-instruktor parowozowni Warszawa-Główna, obchodził w dniu 1 lipca r. b. 35-letni jubileusz pracy w kolejnictwie. Zasłużonemu koledze i członkowi Związku, pierwszemu skarbnikowi Koła miejscowego Z. Z. M. Warszawa-Główna i pierwszemu skarbnikowi Okręgu warszawskiego Z. Z. M., który w dobie tworzenia się Związku, położył niespożyte zasługi, przez swoje osobiste zaś zalety zdołał zaskarbić sobie powszechny szacunek i miłość kolegów i podwładnych, zasyła Redakcja „Maszynisty“ w imieniu Zarządu Głównego Związku szczere i serdeczne życzenia długiego życia i jak najdłuższej, owocnej pracy.

Uroczystość jubileuszowa w Tarnowskich Górach. Z Tarnowskich Gór donoszą nam:

W dniu 20 czerwca b. r. odbyła się w Kole miejscowem Z. Z. M. miła uroczystość. Koledzy: *Antoni Ziętek, Wilhelm Szczodry, Marceli Nowak i Wilhelm Damas* święcili jubileusz 25-letniej pracy na parowozie. Jubilaci są ludźmi zasłużonymi wielce nie tylko dla naszej organizacji, której są czynnymi i gorliwymi członkami. Położyli oni ponadto doniosłe zasługi dla polskości Górnego Śląska przez swą gorliwą patrjotyczną działalność w czasach niewoli, jak też i przez czynną i zdecydowaną akcję w czasie plebiscytu. Obecnie postawieni na stanowiskach kierowniczych jako naczelnicy zaskarbili sobie ogólną miłość i wysokie poważanie. To też uroczystość ich jubileuszu święciło całe

koło Z. Z. M. w Tarnowskich Górach i cały okręg katowicki Z. Z. M. w podniosłym nastroju.

Rano odbyła się na intencję jubilatów uroczysta msza św. w miejscowym kościele parafjalnym. Wieczorem urządziło Koło akademję w lokalu „Wolnego Miasta Górniczego". W imieniu Dyrekcji R. P. w Katowicach przemówił do jubilatów p. radca inżynier *Stolarczyk* dziękując im za wzorową i owocną pracę dla polskiego kolejnictwa oraz życząc im długiego życia i dalszego powodzenia w ich działalności. W imieniu urzędu maszynowego przemawiał p. *inż. Kollak* stawiając jubilatów za wzór obowiązkowości, gorliwości służbowej i wiedzy zawodowej dla wszystkich maszynistów. Prezes Koła miejsc. Z. Z. M. kol. *Krawiec* witał przybyłych na uroczystość przedstawicieli władz, zwracając się zaś do jubilatów, złożył im najszczersze życzenia długiego życia i długiej wspólnej pracy.

Z ramienia Zarządu katowickiego okręgu Z. Z. M. przemawiał prezes kol. *Kolloch.* W dłuższem, znakomitem przemówieniu mówca przedstawił obraz życia i działalności jubilatów. Przypomniał ciężkie lata niewoli, kiedy to jubilaci za swoją polskość i za patrjotyczną działalność byli gnębieni i prześladowani przez Prusaków, mimo to jednak nie nagięli się i nie zaprzedali swojej narodowości i swoich przekonań. Przypomniał również okres walki plebiscytowej i zobrazował działalność i zasługi jubilatów w tym czasie. Złożył im wreszcie życzenia, aby mogli długo jeszcze pracować w dobrym zdrowiu dla dobra kolejnictwa polskiego i dla podniesienia zawodu maszynistów kolejowych.

Żonom jubilatów wręczono bukiety żywych kwiatów.

Uroczystość przeciągła się w miłym nastroju do godz. 4-ej rano.

Zarząd Okręgowy Z. Z. M. Dyr. Warszawskiej zwraca się do wszystkich Prezesów Kół miejscowych z prośbą o natychmiastowe nadesłanie pieniędzy, zebranych ze sprzedaży list starszeństwa maszynistów i pomocników Dyr. Warszawskiej. Zarząd Okręgowy musi bowiem natychmiast uregulować należność drukarni, gdyż w przeciwnym razie drukarnia nie wyda reszty nakładu.

Sekretarz *Jaworski.* Prezes *Borkowski.*

Ustawa o rozbudowie miast. Nakładem księgarni Ludowej we Lwowie ukazała się bardzo aktualna i potrzebna książeczka, zawierająca dosłowny tekst świeżo uchwalonej przez Sejm i Senat Ustawy o rozbudowie miast wraz z rozporządzeniem wykonawczem wydanem przez Rząd i objaśnieniami, których autorem jest referent sejmowy tej ustawy poseł Artur Hausner.

Książeczka ta powinna się znaleźć w rękach wszystkich Zarządów miast i miasteczek, spółdzielni mieszkaniowych, budowniczych i wszystkich, pragnących wziąć czynny udział w wielkiej akcji, zmierzającej do usunięcia klęski mieszkaniowej. Ustawa jest już do nabycia we wszystkich księgarniach. *Cena 2 zł.*

Ukazał się Nr. 1 miesięcznika „Pracownik Państwowy", organu Centralnej Komisji Porozumiewawczej Związków Pracowników Państwowych.

Artykuły aktualne i potraktowane rzeczowo zasługują na zaznajomienie się z ich treścią, tembardziej, że społeczeństwo nasze naogół mało orjentuje się w położeniu pracowników państwowych, w ich pracy organizacyjnej i zawodowej.

Treść: Pracownicy państwowi wobec państwa i społeczeństwa - *H. Raabe.* O centralizację Związków Pracowników Państwowych — *M. Kisielnicki.* Mieszkania dla urzędników państwowych. Państwowy pracownik kontraktowy—*M. K.* Zwrot opłaty szkolnej. W sprawie wysokich wpisów w szkołach prywatnych. Przegląd prasy zawodowej — *M. K.* Rozwój ruchu zawodowego wśród pracowników umysłowych instytucji prywatnych— *S. Dabulewicz.*

W odcinku: Z organizacji pracowników państwowych: Związek Stowarzyszeń Asystentów Szkół Wyższych — *J.* Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych (Z. Z. K.)—*Kacz.* Związek Pracowników Poczty, Telegrafu i Telefonów—*X.* Związek Polskiego Nauczycielstwa Szkół Powszechnych — *R. Tomczak.*

Redaktor dr. *H. Raabe.* Sekretarz Redakcji *M. Kisielnicki.*

Redakcja i administracja pisma mieści się przy ul. Ks. Skorupki 12, m. 2. Tel. 24-00 (między 5—7 wiecz.).

Prenumerata zł. 1,50 kwartalnie.

Listy do Redakcji.

Szanowny Panie Redaktorze!

Poczuwam się do obowiązku podziękować p. Redaktorowi za umieszczenie w numerze 6 tym czasopisma „Maszynista" artykułu p. t.: „W jaki sposób należy opalać parowozy." Notatka ta bowiem stała się doniosłą wskazówką i przyczyniła się niewątpliwie do ulżenia w pracy całej rzeszy kolegów, pracujących w naszym zawodzie.

W zawodzie naszym pracuję od roku 1918. Jednakże aż do roku 1922 pełniąc służbę w Rosji na parowozach, opalanych drzewem i ropą naftową, nie miałem styczności z parowozami opalanymi węglem kamiennym.

Kiedy w roku 1923 zdołałem wydostać się z bolszewickiego piekła, wstąpiłem do służby w kolejnictwie polskiem. W czasie pracy na parowozie spotykałem się stale z trudnościami, mimo, iż u każdego prawie doświadczonego maszynisty, z którym pełniłem służbę, zasięgałem rad i wskazówek co do sposobu opalania parowozów węglem kamiennym. W rezultacie prób i usiłowań przyswoiłem sobie sposób opalania, zwany falisto-pagórkowatym, który jednak był dla mnie źródłem ustawicznej udręki, wymagał nader uciążliwej pracy, a co ważniejsze nie prowadził do rezultatów dodatnich i powodował przepały, pomimo sumienności i skrupulatności w wypełnianiu moich obowiązków.

Przeczytawszy artykuł p. t.: „W jaki sposób należy opalać parowozy", zastosowałem się do wskazówek w nim zawartych i zaraz w czasie pierwszej jazdy w dniu 6.VI r. b., przekonałem się doświadczalnie, iż dotąd palić nie umiałem, i że system opalania parowozów, proponowany przez autora artykułu, jest znakomity. Nie tylko, iż praca moja zmniejszyła się znacznie, lecz nadto, mniejszym nakładem energji, uzyskałem oszczędność w opale i sprawne działanie parowozu. Przekonałem się, iż paląc systemem falisto-pagórkowatym, zmarnowałem niepotrzebnie niejedną tonę węgla i wyłożyłem wiele trudu bez potrzeby i pożytku.

Wobec tago uważam sobie za osobisty, miły obowiązek podziękować Sz. Panu Redaktorowi, za umieszczenie tegoż artykułu i proszę o umieszczenie takich pożytecznych artykułów częściej. Sądzę że ogół naszych kolegów będzie p. Redaktorowi wdzięczny za wskazówki tak mądre i pożyteczne. Zyska też i poczytność pisma i powaga naszego Związku.

Autorowi artykułu, kol. Staruniowi życzę powodzenia w dalszej pracy nad wskazywaniem dróg, wiodących do podniesienia poziomu naszej sprawności zawodowej.

Z głębokim poważaniem *S. Świderski.*

Sosnowiec, dnia 11.VI 1925 r.

Wydawca: **Zw. Zaw. Maszyn. Kolej.** Red. odpow.: **Henryk Sommerfeldt.**

Zakłady Drukarskie F. Wyszyńskiego i S-ka, Warszawa, Warecka 15.